E R R A T A und updates
Die Geschichte der Bregenzerwaldbahn

Stand 6.7.21

Christian Schallenkammer korrigierte mir folgendes: (Vielen Dank!)
Er war 25 Jahre Berufseisenbahner gewesen, unter anderem auch für das ÖBB Vollnetz geschult und sachkundiger Prüfer vom BMVIT.
„Meine dienstlichen Kontakte konnte ich nutzen, um schmalspurrelevante Vorschriften zu erlangen. Die Praxis hierzu eignete ich mir in Jenbach bei meinem Freund und damaligen Werkstättenleiter ZB Roland Hölbling an.“

Seite 52/Foto 67:
Die Entgegenkommende 2095 ist nicht die 01, erkennbar an der lotrechten Griffstange. Dann kann, lt. Der Auflistung von Rabanser/Hebenstreit nach kann es nur die **2095.04** gewesen sein, denn das Foto stammt vom August 1961. Leider ist das Foto nicht scharf genug, um es zu erkennen.

Seite 78/Foto 100:
wurde die rote Kappe gehoben **und der Knopf** betätigt, wurde die Vakuumbremse **gelöst, eine Art Parkstellung zur Schonung der Bremszylinder und der Bremsen.**
Uv-P bedeutet automatische Vakuumbremse Personenzug (als Bremsstellung) ohne Druckluftventil und ohne Schnellbremsventil.

Oskar Müller: Unter der roten Kappe befindet sich ein Knopf, eher Druckventil. Damit wurden die Bremszylinder gelöst, um Verschubbewegungen ohne Bremse und durchführen zu können.
(Leider erlaubte die beschränkte Anzahl der Zeichen pro Bildunterschrift keine genaue Erklärung, siehe unten)

Seite 93/Bild 122:
Der Begriff „Karosserie“ ist Eisenbahn-untypisch, besser wäre die Formulierung „Kasten“ oder „**Führerhaus**“

Seite 97/Bild 126:
Christian Schallenkammer : „Nachspann war nicht gestattet“: (besser: unüblich)
Loks ans Zugende zu spannen ist mit Bosna-Kupplung gestattet, jedoch darf nicht nachgeschoben werden, maximal Traktionsabgabe zur Eigenbeförderung (Nachschieben oder Bremsen ist aber eigentlicher Sinn eines Nachspannes auf Steilstrecken).

Seite 101/Bild 133:
Es muss heißen**: Webasto Heizung, nicht Standheizung,** weil sie auch während der Fahrt genutzt wurde.

Seite 103/ Bild 136:

Die Handbremse wurde nicht zusätzlich zur indirekten Vakuumbremse betätigt.

Zur Frage „Hatten nur ungebremste Waggons ein Bremserhäuschen?“. Dazu hatte Oskar Müller die Gelegenheit, noch einen Zeitzeugen (ehemaligen Zugführer bei der BWB) zu befragen, der sich daran erinnert, dass früher durchaus **auch noch ein paar gebremste Waggons** mit einem Bremserhäuschen versehen waren.

Seite 120:
Hinweis auf Rudolf Zündel /VN ist doppelt (NF)

Das Geheimnis der Vakuum-Bremse (***von Oskar Müller***)
Der Bremszylinder einer Vakuumbremse besteht aus **2 Kammern**: Einer Oberkammer und einer Unterkammer. Die Trennwand zwischen den beiden Kammern bildet der bewegliche Kolben. Wenn in beiden Kammern der annähernd gleiche Druck herrscht (Druckausgleich), passiert nix: Die Bremse ist gelöst und der Kolben bleibt in seiner Ruhelage. Dabei ist es egal, ob in beiden Kammern gleichzeitig atmosphärischer Luftdruck oder Vakuum herrscht - Hauptsache, es drückt von beiden Seiten gleich stark.

Die Bremsung erfolgt dann, wenn ein Druck**un**gleichgewicht vorhanden ist: in der Oberkammer ist dann weiterhin Vakuum (das bleibt während der Fahrt erhalten) und die Unterkammer wird mit Luft geflutet. Der zusätzliche Druck aus der Unterkammer verschiebt nun den Kolben in Richtung Oberkammer (in der nach wie vor Vakuum herrscht) und verschiebt den Kolben dorthin, der wiederum auf die Bremsbacken drückt und so die Bremsung auslöst.

Vor der Abfahrt wird durch die Lokomotive über die Hauptleitung ein „vollständiges“ Vakuum (im Sinne 52 mm Quecksilber Druckverminderung) erzeugt, indem alle Ober- und Unterkammern gleichermaßen ausgepumpt werden: Die Bremsen sind in diesem Gleichgewicht („Vakuumgleichgewicht“) gelöst und die Garnitur ist abfahrbereit.

Für eine Bremsung lässt das Lokpersonal nun durch das Öffnen eines Ventils über die Hauptleitung wieder Luft in die **Unter**kammern eintreten. Die Oberkammern bleiben weiterhin im Vakuum, das bei Fahrtbeginn erzeugt wurde. Durch dieses Ungleichgewicht verschiebt sich der Kolben in Richtung Unterkammer und die Bremswirkung setzt ein.

Dabei kann diese Bremswirkung auch dosiert werden:

z.B.: Nur ein wenig Luft ins Vakuum der Unterkammer einlassen -> nur leichter Überdruck -> der Kolben verschiebt sich nur leicht -> leichte Bremswirkung.

oder: Volle Öffnung des Ventils, sodass die Unterkammer mit dem vollen atmosphärischen Druck gefüllt ist -> starker Überdruck -> der Kolben verschiebt sich schnell und vollständig -> Vollbremsung.

Nach der Bremsung muss von der Lokomotive für die Weiterfahrt das Vakuum wieder vollständig hergestellt werden. Sie hat dazu eine Vakuumpumpe, welche die nun gefluteten Unterkammern wieder leersaugt. Nachdem danach **in beiden Kammern** (Unter- UND Oberkammer) wieder Vakuum herrscht, wirkt keine einseitige Druckkraft mehr auf den Kolben und die Bremsen lösen sich wieder. Die Garnitur kann ungehindert weiterfahren.

Um wieder weiterzufahren, muss durch das Lokpersonal vor der Abfahrt erst wieder ein Vakuum in BEIDEN Kammern erzeugt werden (mit dem „Vakuumsauger“ bzw. der „Vakuumpumpe“). Ob die Bremsen wieder betriebsbereit sind, zeigt die sog. „Bremsprobe“ vor der Abfahrt.

Erst jetzt ist die Garnitur wieder abfahrbereit (vorausgesetzt die Handbremsen wurden wieder gelöst und ev. Hemmschuhe vorher entfernt)

Der aufmerksame Leser Othmar Berkmann lieferte mir Material über missglücktes Bombenattentat:
Neben dem Raubüberfall auf den Postwagen gab es noch einen richtiges Attentat im Februar 1979. Zwei Kriminelle, Kremnitzl und Kristof, planten in der Nacht auf den 10. Februar 1979 einen Anschlag auf die Gleisanlagen der Bregenzerwaldbahn. Dabei zweigten Kremnitzl von seinem Arbeitsplatz als Mineur Donarit Sprengstoff ab, den er in einer Krendose zu einer Sprengkapsel umfunktionierte. Bei Bahn-km 20,104 – ungefähr unter der Hochbrücke Lingenau – sprengten sie dann damit ein ca. 40cm langes Stück Schiene heraus und setzten es wieder ein, damit es von der Entfernung nicht gleich auffiel. Am nächsten Morgen um 8.15 passierte der erste Zug die Stelle, wie durch ein Wunder passierte aber nichts. Der Gegenzug um 8.35 Uhr bemerkte die Stelle und konnte noch bremsen. Die o.a. Täter wurden ermittelt und gefasst. (VN vom 11.12.1979)

Freigabe meines Festivalfilms, der eine Lokmitfahrt auf der früheren Trasse der BWB simuliert. Originalmaterial auf Super-8 aus dem Jahre 1983.

Festivalversion 2020 gezeigt auf der Alpinale 2020 in den v-shorts
und dem Kapfenberger Eisenbahnfilmfestival 2020 (prämiert mit „Silber“)

Sichtungslink HD: https://vimeo.com/390156225
Passwort: NF02x20KF

Bonusfotos, die erst nach Redaktionsschluss des Buches entdeckt wurden, und die mein Vater 1966 auf der fertiggestellten, aber noch nicht eröffneten Lingenauer Hochbrücke

schoss. In Richtung Bezau gesehen:

In Richtung Bregenz gesehen:

Ich hoffe, Sie haben trotzdem Spaß mit dem Buch!